

TRADICION Y EXPERIENCIAS DEL PODERIO NAVAL SOVIETICO

Por
Félix WEHLENSTEIN



EN LOS ULTIMOS 10 años, la flota rusa se ha transformado en un rival muy serio para las grandes potencias navales occidentales, en especial para los Estados Unidos.

Más rápido aún que lo que hubieran pensado incluso los más pesimistas, la URSS ha desarrollado, a la par de un colosal armamento continental, convencional y nuclear, una fuerza naval que deja en la sombra todo lo que hasta hoy existía como desarrollo naval en Rusia.

Con extrañeza y preocupación vemos el espectáculo de una demostración naval sin igual y aquellas viejas frases de "el poderío naval no puede improvisarse, sino que debe madurar en intervalos lentos" parecen perder su validez. La URSS demuestra a Occidente que puede crear una flota de poderío mundial, casi de la nada.

Expertos profesionales y otros, prensa, radio y televisión se han ocupado con interés creciente en los últimos años, de esta flota soviética. En los últimos 3 años casi ocupó el sitio prioritario entre todas las especulaciones acerca de los propósitos de la Marina soviética y su política

externa. No hay diario que no hubiera especulado acerca del armamentismo de esta flota; no hay comentarista que no haya indicado con preocupación los puntos neurálgicos de la defensa occidental; el flanco norte y sur, es decir, Noruega y el Mediterráneo, con el Atlántico como vía de enlace entre el viejo y nuevo continente.

No faltan, por lo tanto, especulaciones acerca del desarrollo futuro de la Marina soviética; por el contrario, los pronósticos en general desvirtúan cada una de ellas. La vehemencia con que el Occidente se abalanzó sobre el "Oráculo de Gorschkov" demuestra la gran inseguridad acerca de cómo interpretar lo que se está efectuando ante nuestra propia puerta marítima. Pero muy pocos se preguntan de dónde viene el poderío naval soviético, dónde se arraiga, qué condiciones históricas fueron y son válidas para él, qué factores históricos y geográficos deben considerarse al formarse un juicio de la presencia marítima soviética. A esto deben hacerse algunas observaciones.

EL CRECIMIENTO DEL EJERCITO TERRESTRE RUSO

Con qué dificultad llegó al poder del que dispone hoy el Imperio Ruso. Du-

rante siglos la formación estatal rusa parecía ser un conjunto de ensayos de supervivencia y defensa, en una tierra inhóspita asediada por hordas tártaras, vecinos envidiosos, clanes y dinastías rivales, llena de bosques y tundra, desarticulada, y casi indomable, desde el Báltico al Mar Negro, de Minsk a los Urales. Kiewer Rus, después de Novgorod, luego Moscú: tres puntos cronológicos de cristalización de la formación estatal rusa. Por último San Petersburgo: la primera tentativa de un zar por desprenderse de las amarras históricas de su Estado; un estallido fuerte y revolucionario por una nueva formación estatal.

Hay que tener claro que durante mucho tiempo no existió un Estado Ruso unificado y armónico. Los inmensos territorios, que desde la conquista y colonización de Siberia en el siglo 16, 17 y 18, pertenecían al Gran Duque de Moscú, el zar de Rusia, permitían a los pueblos de Rusia Central, una y otra vez, la huída de la opresión. Los pueblos podían trasladarse; las personas que ya no podían soportar la tiranía y el terror, huían a los bosques; fuera de los tártaros nómades, se formaron hordas de cosacos que no fueron menos peligrosos que los descendientes de Gengis Khan.

Rusia tuvo que luchar durante siglos para alcanzar las costas de su continente y apoderarse de las tierras que la rodeaban; no miraba más allá de sus costas. No hubo "Empuje hacia el Mar", mientras esta tarea no se completara y Rusia se convertía en un "Estado Normal".

Esto valía tanto para el territorio al occidente de los Urales como para Siberia. Esto significa que Rusia recién empezó a pensar en el mar, cuando hubo alcanzado las costas de Asia. Todo lo anterior, incluso los esfuerzos de Pedro el Grande, no tocaba el fenómeno del "pensamiento marítimo", de necesidades marítimas. Todo era continental; incluso el famoso puerto del Báltico tenía más importancia continental que marítima.

ESTRATEGIA NAVAL COSTERA CON CUATRO FLOTAS

Sólo a mediados del siglo XIX los zares empezaron a interesarse por los territorios más allá de sus fronteras. Tal como otras potencias continentales europeas, Rusia se dio cuenta que la creación

de una potencia naval, dificultada por su geografía, era poco menos que imposible. Es cierto que dominaba más allá del Mar Negro en el sur; limitaba con el Báltico, poseía salidas libres de hielo al Atlántico con Murmansk y Arkangelsk; con Puerto Arturo y Vladivostok, tenía acceso al Pacífico; pero todas las salidas al mar abierto estaban dominadas por potencias navales. Por último, no quedó más remedio que usar estrategia naval costera y partir en 4 partes el potencial naval en expansión. Servía a la defensa militar terrestre, era el trazo prolongado del Ejército y protección de las costas. Esto no era una potencia naval, aunque cada escuadra era de tamaño considerable.

La unión continental del reino ruso era una potencia estable en la política europea del siglo XIX, con la que podía contarse. Era muy improbable que el embarazoso sistema zarista intentara el salto más allá de sus mares limítrofes, y menos, que diera resultado. La guerra de Crimea de 1856, la guerra ruso-japonesa de 1904-1906, eran sólo la confirmación de la incapacidad rusa para establecer una potencia naval, y ganar guerras con su intervención. Perdieron todas las guerras navales, y después de una derrota tras otra, empezaron incluso a surgir los primeros bacilos revolucionarios.

Sin la derrota espectacular de Puerto Arturo y Tushima, seguramente no se habrían producido las revueltas en que un barco de guerra ruso, el crucero "Potemkin", tuvo un papel tan preponderante.

Sin embargo, en Tushima hubo una escaramuza. Después que la escuadra asiática oriental fue destruida por Japón, fue enviada la escuadra del Báltico a aguas japonesas. A pesar de que tuvo un fin penoso y que el sol japonés brilló desde entonces en Asia Oriental, no dejó de ser una hazaña naval, el haber trasladado toda una escuadra alrededor del globo, de San Petersburgo a Puerto Arturo, para defender los intereses marítimos del Imperio Ruso.

El imperio zarista, muy maltrecho desde 1905, se repuso muy lentamente de la guerra con Japón, pero las potencias occidentales desperdiciaron el momento de la debilidad rusa para borrar las crecientes tensiones entre ellos. En 1908 el zar Nicolás tuvo que soportar además una grave derrota diplomática en la crisis de

Bosnia, pero a partir de entonces, Rusia empezó a ir hacia arriba. Con gran preocupación del Estado Mayor alemán, Rusia incrementó su potencial militar cada vez más. Mucho antes de la crisis de julio de 1914 se discutía la pregunta de si no era mejor prevenir, ya que el "coloso", muy pronto, desde 1917, sería indomable.

La flota rusa tuvo muy poca influencia en este suceso, ya que los alemanes, acostumbrados a su dominio naval, no la tomaban muy en serio. Rusia, sin embargo, hacía esfuerzos constantes para equilibrar su dominio terrestre con otro equivalente por mar. Junto a Francia, su aliada, desde 1892-1894, quiso destruir a la Armada Imperial en el Báltico, lo que resultó ser una ilusión. Pero, por primera vez, Rusia hizo hincapié en ser la potencia naval dominante del Báltico.

EL OPTIMISTA PROGRAMA NAVAL DE 1909

Cuatro acorazados, 4 cruceros pesados, 4 cruceros livianos, 3 destructores, 21 submarinos; con este programa de construcciones para la flota báltica, comenzado en 1909, se podría haber alcanzado la meta propuesta. Es costumbre, hoy en día, recalcar que las frecuentes tentativas rusas por igualarse a las grandes potencias navales, construyendo "Dreadnoughts", no satisfacía en absoluto las necesidades navales estratégicas de la potencia naval costera. Ciertamente es que el programa de construcciones navales siguió siendo maculado. Cuando estalló la 1ª Guerra Mundial, Rusia sólo disponía de un gran crucero acorazado, 4 barcos de línea, 14 cruceros acorazados viejos, 1 destructor moderno, 48 lanchas torpederas y 11 submarinos en el Báltico; del plan de 1909 sólo estaba terminado 1 destructor grande. Con esta flota, los rusos no se arriesgaron mucho, tanto más que las fuerzas navales alemanas en el Báltico pudieron ocultar mucho tiempo su inferioridad y el almirante von Essen, Comandante en Jefe ruso, contaba incluso con tener que incluir en sus cálculos estratégicos a la flota de alta mar.

Sin embargo, los planes rusos demostraban con claridad que el imperio del zar intentaba salirse del papel de "Marina Costera" que le había sido impuesto

por las otras potencias. Hoy, no es más fácil juzgar esta ambición de principios de siglo.

Deseo y realidad se contrastaron fuertemente durante largo tiempo. Unidades navales alemanas inferiores dominaron el Báltico. Con la conquista de las islas bálticas, la introducción en el estrecho finlandés y el apoyo audaz a Finlandia, pudo Alemania imponer su voluntad a Rusia en el Báltico. Sin embargo, la Flota del Báltico cumplió con lo mínimo que se podía esperar de ella. Cuando el hielo se derretía y las noches se alargaban, unidades rusas se escabullían, a pesar de fuertes bajas, del estrecho finlandés; submarinos rusos e ingleses molestaban el comercio marítimo, y una gran cantidad de campos minados, instalados con gran destreza táctica de los rusos, fue fatal para muchos buques mercantes y de guerra alemanes.

En resumen: fue necesario hacer grandes gastos militares para imponer y asegurar las propias metas en el Báltico, contra el poderío naval ruso. Al igual que en tierra, la revolución rusa ayudó mucho a los alemanes en el Báltico. Los grandes buques se amotinaron, se fusiló a oficiales, se asesinó al jefe de las flotas y los revolucionarios nombraron al almirante Maksimov, una nulidad militar, como sucesor del Comandante en Jefe del Báltico.

Muy admirable fue que las unidades pequeñas combatieran valientemente hasta el final. Gracias al valor de un solo oficial, el capitán Sastnij, la parte primordial de la Flota Báltica se salvó de caer en manos de los alemanes y fue llevada a San Petersburgo; ahí fue fusilado posteriormente el capitán Sastnij por los bolcheviques.

EN EL MAR NEGRO

Un cuadro similar había en el Mar Negro. Aquí estaba más avanzada la construcción naval, cuando estalló la guerra. La flota rusa del Mar Negro poseía un Comandante en Jefe, vicealmirante Eberhardt, muy capaz, valiente y un gran estratega. Frente a la atrasada Marina turca, la flota del Mar Negro era muy superior con sus 5 buques de línea, 2 cruceros, 13 destructores, 4 lanchas torpederas, 4 submarinos viejos, 3 cañoneras. A

ésta se le agregaron 3 blindados, 9 destructores y 7 submarinos con el programa de 1911 y posteriormente 2 blindados más.

A pesar de esto, los rusos sufrieron una gran desilusión en el Mar Negro, ya que no podían contar con el refuerzo de la flota turca por los modernos buques "Breslau" y "Goeben".

En lo sucesivo, fueron las unidades alemanas del Mediterráneo el puntal de la flota turca y comandantes alemanes quienes decidían las operaciones del Mar Negro. El Comandante en Jefe alemán, vicealmirante Souchon, pudo repeler los continuos ataques al Bósforo, de la flota del Mar Negro. Esto contribuyó en gran parte al fracaso del plan aventurero, conectado con los nombres de Gallipoli y Churchill.

La Marina rusa combatió en la Guerra Mundial, tal como se podía esperar de ella. Ya que no estaba preparada al estallar la guerra, tuvo que improvisar para cumplir con lo que la dirección política y militar del continente esperaba de ella: proteger las costas y los flancos marítimos de los ejércitos rusos. Los rendimientos de la guerra con minas submarinas de la Primera Guerra Mundial, demostraron cómo los rusos comprendían la importancia de continuar la guerra terrestre por otros medios.

DESPUES DE LA REVOLUCION

Por todos estos motivos, se cuestionó seriamente la idea de una Armada rusa poderosa, después de la revolución de octubre. Las ideas que perseguía Lenin parecían lógicas. Los jefes bolcheviques tendrían que asegurar, en primer término, su recién ganado poder contra rebeliones internas y externas. Como anteriormente en la historia rusa, hubo que conquistar el inmenso territorio, organizarlo, estructurarlo y gobernarlo; no había tiempo ni medios para proseguir con los ambiciosos planes navales del zar Nicolás II. En la historia rusa existían y existen prioridades férreas, las cuales se imponían tanto a zares como a dictadores comunistas y en las cuales la ideología tenía un papel muy secundario.

Pero los bolcheviques no habían olvidado la ambición del zar. Al contrario, con la doctrina comunista de la revolu-

ción mundial, disponían de la fuerza impulsora para la expansión militar y marítima. Las pretensiones mundiales de la revolución llevaron los pensamientos rusos definitivamente más allá del continente euroasiático. Por primera vez en la historia, los rusos pensaron en su país, por muy grande que fuera, sólo como una parte de un dominio, cuyas fronteras únicamente podían ser las del planeta mismo. La autosuficiencia continental, que anteriormente se veía como un estado ideal de la política rusa, ya no sería aceptada jamás por sus dictadores.

Estas teorías, que se deducían por sí solas al estudiar las ideas marxista-leninistas, molestaron muy poco al principio a los países capitalistas. Es interesante constatar que Inglaterra, esa vieja y experimentada nación marítima, ya advirtió los peligros de la Rusia soviética con su fantasma de la revolución mundial, desde el principio, o sea, desde 1918.

Es cierto que la ideología del imperalismo británico no se podía comparar con la de Marx y Engels; sin embargo, tenían un denominador común. La historia del imperio británico enseñaba que la creación de una potencia mundial se realizaba lentamente y en un marco secular. Era, por lo tanto, muy poco tranquilizante para Gran Bretaña, incluso ya en el año 1918, que Lenin, Trotsky y después Stalin, tuvieran que ocuparse primordialmente de la política interna de Rusia y de la política externa, incluyendo la de la Marina, sólo superficialmente.

MOSCU Y LA CONFERENCIA DE WASHINGTON

Mientras que la potencia naval soviética se encontraba, después de 1918, en un plano político muy insignificante, y que Lenin y Stalin sólo trataban de poner en servicio algunos buques zaristas que habían logrado sobrevivir a la guerra y a la revolución, sin pensar en reconstruir una flota, las grandes potencias marítimas trataban de regular el poderío naval de cada potencia en un acuerdo a nivel mundial, proclamado en Washington el año 1921-1922. Fuera de la paridad con Inglaterra, alcanzada por Estados Unidos, sólo Japón, y a gran distancia Francia e Italia, tenían cierta importancia naval. Rusia y Alemania, las dos posibles potencias navales, se eliminaron

totalmente. Rusia protestó enérgicamente contra el acuerdo de Washington. La prensa soviética anunció amenazante que a una gran potencia como la Unión Soviética no podía tratarse de esa manera y que no se debían menospreciar sus posibilidades. Según Washington, la URSS podía hacer lo que quisiera, mientras que las potencias del Acuerdo de Washington se habían comprometido a una pausa de 10 años para la construcción de buques pesados.

A pesar de esto, Rusia no podía aprovecharse de su ventaja teórica, de no tener compromisos con nadie. Las grandes crisis del régimen, que tuvieron su apogeo en las purgas de terror de 1937, ocuparon toda la atención y artes dictatoriales de Stalin. La Marina no tenía importancia, e incluso la pequeña y ridícula Marina alemana se atrevía a dominar al poderío ruso en el Báltico. La Unión Soviética se concentraba, como parecía en el decenio 1920-1939, totalmente en sus posibilidades continentales. No era la Marina soviética la que preocupaba en gran escala a las potencias ya establecidas de Inglaterra y Estados Unidos, sino la japonesa. Fue así que los dos parias de 1922, Alemania y la URSS, pudieron empezar sin problemas con sus planes de construcción naval, e incluso contaron con el apoyo de Inglaterra (contrato naval alemán-inglés del 18 de junio de 1935). Lo que hicieron los alemanes es ampliamente conocido. Construyeron buques de guerra, cruceros, submarinos; en resumen, una pequeña pero bien equilibrada flota según modelo inglés clásico. Después pidieron, al principio muy modestamente, sus derechos de participación del dominio naval. No querían conformarse solamente con sus tareas de protección de costas y mares secundarios.

PLANES DE CONSTRUCCION NAVAL DE STALIN

Evidentemente, ni siquiera la URSS quería esto: de nuevo empezaron los rusos a construir grandes buques. Sus diseños de acorazados, a partir de 1937, eran imponentes: iban a tener 60.000 toneladas y se encargó el primero en 1938, el segundo en 1939, el tercero y cuarto en 1940. En los planes del tercer quinquenio se incluía, además, la cons-

trucción de 18 cruceros, 2 acorazados y 4 portaaviones. Además, debían completar la flota grandes destructores y series de lanchas torpederas.

Esto no era todo: ya en los primeros 2 planes quinquenales (desde 1927) se daba gran importancia a la rama de los submarinos. La URSS empezó con la construcción de una poderosa flota submarina que iba mucho más allá de las necesidades del Mar Báltico y que sólo podía considerarse como un esfuerzo ruso para aparecer en todos los mares del mundo. Cuando estalló la II Guerra Mundial, este país poseía la mayor flota submarina del mundo.

Los sucesos, a partir de 1937, preocupaban mucho a los alemanes y la Dirección de la Armada advertía a Hitler, cada vez con más insistencia, del peligro que representaba el coloso marítimo del este, en constante crecimiento. Sin lugar a dudas, Alemania se habría encontrado rápidamente en una situación muy similar a la de hoy día, si Stalin hubiera podido continuar tranquilamente con sus planes para la flota. Desde el otoño de 1940 estaban listos los planes para la invasión de Rusia y en Moscú tuvieron que dar preferencia a las "férreas prioridades". La construcción del 4º buque de guerra tuvo que suspenderse a fines de 1940. Cuando comenzó la guerra entre Rusia y Alemania, en junio de 1941, se desmoronaron los planes navales soviéticos, algo similar al "Plan Z" alemán en 1939. En lo sucesivo, debían construirse tanques y cañones y la semi-construida flota roja volvió a su viejo papel, ya conocido, de la Primera Guerra Mundial: "Protección de las costas y flancos".

LA FLOTA SOVIETICA EN LA II GUERRA MUNDIAL

Estas tareas fueron cumplidas en términos generales. El sentido alemán de superioridad y la peculiar inmovilidad de la flota rusa en el Báltico y en el Mar Negro fueron producto de la estrategia naval de ambos lados.

Las flotas soviéticas evitaban las batallas navales en la II Guerra Mundial, al igual que los ingleses en la primera, y en ambos casos no se debía a incompetencia o cobardía, sino al concepto de estrategia naval.

Este se decidía, en Rusia, por dos hechos: primero, que la geografía se ponía al servicio de la defensa continental contra la agresión alemana, y segundo, por el cálculo político de tener que disponer, después de la guerra, de una flota en el Mar Negro que dominara a Turquía. Otra vez estaban sin terminar los planes de construcción cuando empezó la guerra, pero la flota rusa se hallaba en mejor situación que en 1914, y también mejor que la flota de guerra alemana, que se encontraba en un total estado inicial de construcción naval.

El almirante Tribuc disponía para entrar en acción en el Báltico, de 2 acorazados, 2 cruceros pesados, 2 buques insignia, 7 destructores viejos y 12 modernos y 65 submarinos. A esto había que agregar numerosos barreminas y 656 aviones. La superioridad numérica y de artillería de la flota rusa del Báltico, frente a los alemanes, era mucho más pronunciada que en 1914, ya que Alemania no podía usar ninguno de sus escasos buques modernos grandes. Sin acorazados, sin cruceros y casi sin destructores había que dedicarse a la tarea estratégica principal: el estrecho bloqueo de la flota soviética en el Golfo de Finlandia. Esto resultó porque Finlandia estaba aliada, la flota roja tenía poco adiestramiento y porque la guerra de minas alemanas era bastante más efectiva y ofensiva que en la Primera Guerra Mundial. Alemania pudo dominar así el Báltico sin problemas hasta 1943. Esto era muy importante por el aprovisionamiento de fierro de Lulea y por el adiestramiento de submarinos que se efectuaba en el Báltico. Sin embargo, no se aprovechó como hubiera sido posible este mar como ruta de suministros y refuerzos.

A pesar de los grandes éxitos alemanes no se alcanzó el objetivo principal: la posesión de Leningrado y Kronstadt y con eso la eliminación definitiva de la flota rusa del Báltico. A medida que la situación terrestre se agudizaba desde 1943, la flota rusa bloqueada se volvía más y más activa, y las fuerzas alemanas del Báltico tuvieron cada vez más dificultades para mantener su predominio naval. Finalmente en enero de 1945 se derrumbó éste, pero ya no tenía importancia, en vista de la situación militar general.

Las fuerzas aliadas en el Mar Negro también pudieron imponerse a la flota rusa, a pesar de que ésta tenía una notoria superioridad. Gracias a los éxitos alemanes en tierra, los rusos no pudieron hacer uso de esta superioridad.

La pérdida de las bases más importantes, Odessa y Sebastopol, la paralización de los astilleros y de la infraestructura de Nikolayev, debilitaron en gran escala a la fuerza naval soviética. Obligados a retroceder hasta los puertos del Cáucaso, la flota del Mar Negro no pudo interrumpir las tomas de posesión y los movimientos de limpieza a partir de 1943. A pesar de esto, las unidades rusas continuaron con valientes y duras guerrillas que entorpecieron considerablemente los movimientos alemanes de refuerzos y aprovisionamiento. El solo hecho de poder mantener ahí una gran parte de la flota, era, a ojos de los rusos, un gran éxito estratégico y las fuerzas alemanas y rumanas no pudieron dominar nunca todo el Mar Negro. Esto contribuyó, por otra parte, a mantener la actitud neutral de Turquía, y con esto, Rusia pudo considerar cumplida la meta bélico-naval en este territorio marítimo.

¿LLEVO EL TERCER IMPULSO A LA META?

La II Guerra Mundial terminó con una gran victoria para Rusia. Esta no se obtuvo por la Armada soviética, como lo reconoció, incluso sin reservas, Gorskow. La flota sólo realizó funciones de ayuda. Todos los esfuerzos bélicos del imperio ruso estaban concentrados en las fuerzas terrestres. La flota roja se desgastó en la guerra y después de la capitulación alemana no quedaba casi nada de ella. A pesar de la total diferencia en su situación política, su destino era muy parecido al de la Primera Guerra Mundial. Nuevamente se presentó la duda en el Kremlin, si la seguridad de Rusia y sus pretensiones de potencia mundial que sólo se había defendido e impuesto por tierra, necesitaba realmente de una flota. Se produjeron varios frentes en la directiva soviética. Unos negaban el futuro marítimo de la URSS y otros lo apoyaban. Después de 1945, se produjo la misma situación que después de la Primera Guerra Mundial.

Primero había que organizar, reconstruir y asegurar las fronteras. Después, casi automáticamente se volvería a la misma pregunta. Si la directiva bolchevique tomaba en serio su programa ideológico, no podían dejar de reconstruir una nueva flota de pretensiones mundiales. Todavía se discutían estos puntos en el Kremlin, cuando la crisis cubana de 1962 los llevó a la decisión definitiva de proseguir con los planes de reconstrucción naval de Nicolás II y de Stalin del año

1937. La única diferencia residía en que esta vez Rusia tenía el tiempo a su disposición, que le faltó en 1909-1911 y en 1937. Y como Occidente ayudó a la reconstrucción de la infraestructura civil soviética con ayuda técnica y agrícola, se pudo ocupar bastante energía en el tercer intento de este siglo para alcanzar esta vieja meta. Falta poco para que se realice.

De "Information für die Truppe"

